Nr. 2. Kraków, dnia 15 Stycznia 1898. Rocznik III.

Adres Redakcyi i Administracyi: ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie Listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nie podlegają opłacie



Prenumerata wynosi:
W Krakowie: (bez odsyłki) rocznie . . . 1 zł. 20 c. półrocznie . — „ 60 „ kwartalnie . — „ 30 „
W Austryi: rocznie . . . 1 złr. 40 ct. półrocznie . — „ 70 „ kwartalnie . — „ 35 „
W Niemczech: rocznie . . . . 3 marki.
We Francyi: rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Komisya dyscyplinarna*).

„Orzeczeniem komisyi dyscyplinarnej zostałeś pan skazany na...“ i tu następuje stosownie do okoliczności albo wysoka kara pieniężna, albo przeniesienie, lub wreszcie—wcale nie rzadko—wydalenie ze służby. Za co, dlaczego? — pyta daremnie, jakby gromem rażony funkcyonaryusz; wyrok komisyi dyscyplinarnej nie dopuszcza pytań, nie dozwala rozumowań, a przedstawia dwie tylko drogi do wyboru: albo poddać się posłusznie, albo pożegnać się na zawsze z zajmowanem stanowiskiem...

Nie ma też może istotnie bardziej potwornego wykwitu na gruncie kolejowym, jak właśnie ta komisya dyscyplinarna i całe jej postępowanie. Już sam jej skład dzisiejszy, oddający niższych kolejarzy — przeciwko którym właściwie jest zwrócona — na łaskę i niełaskę wysokich urzędników, dygnitarzy, zawsze źle względem nich usposobionych, już sam ten jedyny w swoim rodzaju skład „bezstronnej“ instytucyi usposabia do nadużyć i niesprawiedliwości, czyniących z całej komisyi nędzną i źle graną komedyę. Cóż dopiero, jeśli na jej czele staną ludzie, którzy za najważniejsze zadanie swoje uważają systematyczne gnębienie i prześladowanie służby kolejowej, który powierzonej im władzy używają z rozmysłem na to, aby „hołotę nauczyć rozumu“!

Jeśli kto chce widzieć, jak z instytucyi, już samej przez się złej i fałszywej, robi się narzędzie najnikczemniejszych planów, jak pod płaszczykiem „sumiennego“ badania i wyrokowania uprawia się najnędzniejsze szykany i bezprawia, niech przypatrzy się wraz z nami krakowskiej komisyi dyscyplinarnej. Możemy zupełnie śmiało i bez przesady powiedzieć, że krakowska komisya dyscyplinarna może być nietylko zwykłym, na równi z innymi stojącym przykładem niewłaściwości owej insytucyi, ale jest wprost okazem, potwornością przewyższającym wszystkie inne. Pp. Horoszkiewicz i Abdermann — oto jej naczelnicy i oto zarazem sprawcy tego wyjątkowo nikczemnego charakteru krakowskiej komisyi. Panowie ci zrobili sobie od dłuższego już czasu istny sport z postępowania dyscyplinarnego, a uprawiają go z prawdziwie szatańskim zamiłowaniem. I zaiste nie ma słów na napiętnowanie tych nie-ludzi, popełniających pod osłoną sprawiedliwości najstraszniejsze nadużycia, niszczących z zimnym spokojem setki egzystencyj ludzkich, wtrącających brutalnie całe rodziny w otchłań nędzy i rozpaczy. To nie frazesy, to słowa, na których udowodnienie mamy mnóstwo faktów, mnożących się z dniem każdym.

Komisya dyscyplinarna ma za zadanie badać wszelkie przestępstwa kolejarzy, spełnione w obrębie służby; dziś już i nie-kolejarz wie, jak odpowiedzialną jest ta służba i jak trudno jest orzec stanowczo w bardzo wielu wypadkach, kto winien. Dlatego komisya powinna badać bardzo sumiennie, bez wszelkiego uprzedzenia, a w wydawaniu orzeczeń powinna zachować wielką ostrożność. Tymczasem pp. Horoszkiewicz i Abdermann nie wypełniają ani jednego z tych niezbędnych warunków: można rzec śmiało, że każdy kolejarz, stający przed nimi jako obwiniony, naprzód już jest skazany. Zasądzić, skazać, oto cel ich badania, mający źródło chyba w jakiejś djabelskiej złośliwości. A przecież nie litości ani łagodności domagamy się od tych panów, a jedynie zrozumienia rzeczy (co dla kolejarzy nie może być chyba trudnem) i bezstronnego osądzenia.

Wypadek najświeższej daty stwierdza, jak postępują ci srodzy sędziowie, patrzący zresztą na wiele innych rzeczy przez palce. Kierownik pociągów Józef H., ujechawszy ze stacyi niewielki kawałek, wrócił, spostrzegłszy, że pewna część pociągu nie została sprzężona, — co z powodu gęstej mgły i pary przeoczył na stacyi. Wypadku przytem nie było żadnego i być nie mogło, bo tor był wówczas wolny. Ale „zbrodniarzowi“ wytoczono dyscyplinarkę: w jego postąpieniu odkryto ciężkie przestępstwo, bo skazano go na „abzug“ 50 złr. z rocznej płacy, zamknięto na 3 lata prawo awansu i przeniesiono na własny koszt obwinionego. To znaczy, razem wziąwszy, zupełne zniszczenie człowieka, który zawinił tem, iż na czas błąd swój poprawił... Taką bezwzględnością i niesprawiedliwością odznaczają się wszystkie inne wyroki krakowskiej komisyi, a ściganie i sądzenie „winnych“ odbywa się z taką zaciekłością, jak gdyby się miało przed sobą sąd „obrońców Kościoła“ z dawnych czasów nad „przeklętym“ kacerzem.

Ale pp. Horoszkiewicz i Abdermann, (działający zresztą pod „chrześcijańskim“ patronatem dyr. Kolosvary'ego), nie poprzestają na tem. Ich dyscyplinarki to nadto — i to w bardzo znacznej ilości wypadków — zemsta polityczna, zemsta nad robotnikiem, który śmiał ująć się za swojemi prawami. Biada nieszczęśliwemu kolejarzowi, który po daremnem pukaniu do wszystkich wrót, wszystkich instancyj kolejowej sprawiedliwości, odważył się wystąpić ze skargą w „Kuryerze Kolejowym“! Znajdzie się natychmiast jakieś przewinienie (skąd i jak — nie wiedzieć) i zuchwalec będzie przykładnie ukarany. Nie sądzi go się, broń Boże za to, że „miał stosunki z socyalistami“, ale mimochodem ten i ów dygnitarz mruknie proszącemu: „Trzeba ci było pisać do „Kuryera“? Idź teraz do nich!“ Z brutalnym cynizmem, z szatańską wściekłością dąży się w ten sposób do tego, aby zmusić gnębionych i ciemiężonych do milczenia, aby wydusić uległość i pokorę. Takie łajdackie po prostu wyroki sypią się coraz gęściej, a pp. Horoszkiewicz i Abdermann nie omijają ani jednej sposobności do rozwinięcia w całej pełni swych szpiclowsko-inkwizytorskich zdolności.

Komisya dyscyplinarna na usługach władz i zarządów, bezwzględna, okrutna, gnębiąca i ścigająca najniewinniejszych — czy to nie igranie z ogniem, czy nie umyślne wywoływanie pożaru? Krakowska komisya, z ową zacną dwójką na czele, jest w istocie rakiem, niszczącym ciało służby kolejowej. Czyż możemy się dziwić, jeśli chory, nie mogąc doczekać się zakończenia cierpień ze strony zręcznego operatora, straci cierpliwość i sam sobie wyrżnie narośl, niepomny nawet smutnych następstw dla siebie samego? Są w życiu narodów i klas chwile szału, za które odpowiadają tylko ci, co je swojem postępowaniem wywołali...

*) Por. z tem §§. 10—22 kolejowej ustawy frakcyi socyalno-demokratycznej.

Projekt ustawy kolejowej
frakcyi socyalno-demokratycznej.

(Ciąg dalszy).

Rozwiązanie stosunku służbowego.

§. 13.

Każdy zarząd kolejowy może zawrzeć umowę z pomocniczo zajętemi osobami, jakoteż z prowizorycznymi funkcyonaryuszami w sprawie terminu wypowiedzenia. Termin ten jednak musi być dla obu stron jednakowy i dla kategoryj służby I. i II. nie może wynosić mniej niż 1½ miesięcy kalendarzowych, dla osób kategoryi III. nie mniej, niż 14 dni.

Odstępstwo od tej zasady dopuszczalne jest dla pomocniczo zatrudnionych o tyle, o ile może być z nimi już z góry zawarta umowa co do trwania stosunku służbowego.

Jeżeli z pomocniczo zajętemi osobami albo funkcyonaryuszami prowizorycznymi nie zawartą została żadna umowa w sprawie terminu wypowiedzenia, wówczas obowiązują i dla nich terminy, podane w pierwszym ustępie tego paragrafu.

Wypowiedzenie służby stałym funkcyonaryuszom jest niedopuszczalne.

§. 14.

Pomocniczo zatrudnieni mogą przed upływem umówionego albo w myśl §. 13 istniejącego terminu wypowiedzenia, jakoteż przed upływem ułożonego czasu trwania stosunku służbowego być oddaleni ze służby tylko z jednego z następujących powodów:

a) Jeżeli pomocniczo zatrudniony pracownik dopuści się kradzieży, sprzeniewierzenia lub podobnego

Kiedy całują się maszyny...

(Dokończenie).

Ona zadrżała lekko, słysząc o pocałunku. „A kiedy całują się maszyny, musi być nieszczęście. Ale niech będzie! Jeżeli wśród wysoce cywilizowanych ludzi są pary miłosne, które umierają razem, kiedy nielitościwe serca nie dopuściły do ich szczęścia, dlaczegóżby nie miały tak uczynić maszyny!“...

— „Jakżeż więc chcesz to urządzić?“ — zapytała.

— „Już ja to zrobię. Od jutra, po opuszczeniu szpitala, jesteśmy przeznaczeni na jednotorową linię, a wówczas przypadek dopomoże nam w naszym planie!“ — odrzekł.

Ona zgodziła się chętnie na jego straszny zamiar, a po kilku dniach rozstali się i opuścili szpital, przygotowani na śmierć. On zajechał na małą stacyjkę, na której stał pociąg towarowy, przeznaczony właśnie dla niego. W tej chwili zajęty był jedzeniem, a dostał tym razem wyjątkowo lepsze węgle. W czasie swojej służby kolejowej stał się on troszeczkę zabobonnym i myślał sobie, że to może ostatnia już uczta w jego życiu. Gwałtowna burza szalała w okolicy, przyrządy telegraficzne były zamknięte; młody urzędnik zarządził środki ostrożności podług instrukcyi. Kroplisty pot strachu pokrył mu czoło. Konwulsyjne drżenie wstrząsało smukłem ciałem młodego adepta kolejowej sztuki. Czy ma jeszcze wypuścić pociąg towarowy naprzeciw pospiesznego, który krzyżuje się prawidłowo w sąsiedniej stacyi? Może się on opierać jedynie na inteligencyi i spokojnej ocenie stanu rzeczy swojego kolegi z sąsiedniej stacyi? Dwudziesty już raz może spogląda na zegarek, jakiś wewnętrzny głos zdaje się mu mówić: „Pozostaw pociąg na twojej stacyi!“ Ale oto w tem piśmie ma czarno na białem, a instrukcya ruchu nie jest przecie egipskim sennikiem. Pędzi więc na plac stacyjny i donośnym głosem wzywa personal pociągowy i maszynowy do jazdy.

Czterosprzęgłowiec huczy głucho: to jego okrzyk przedśmiertny... Ciężko oddychając i parskając głośno odjeżdża zakochany z swoimi wagonami. Urzędnik na stacyi sąsiedniej jest o wiele pewniejszy swej służby.

„Pociąg towarowy pozostaje na poprzedniej stacyi i czeka przybycia pospiesznego!“

Krótko i zwięźle brzmią rozkazy, rozlega się okrzyk: „jazda“, świst zakochanej maszyny dźwięczy ochryple, aż wreszcie z lekkim swoim ciężarem wynurza się ona szybko przez zwrotnicę ze stacyi na linię. Podróżni wyciągają się wygodnie w coupé na miękkich sofkach. Żaden z nich nie myśli o tem, żeby dzisiaj miało się sprawdzić przysłowie: „Czy miłość jest zbrodnią?“ Pociąg pędzi z całą chyżością wśród nocnej burzy. Jeszcze kochanek nie przybywa na umówione rendez-vous. Aż nareszcie, kiedy zjeżdża w wielki łuk, spostrzega naprzeciw płonące miłością czerwone oczy przyjaciela. I przeraźliwy świst wydobywa się z jej szerokiej, pełnej piersi, a czterosprzęgłowiec wydaje w odpowiedzi straszny ryk. W każdym członie jej ogromnego, żelaznego ciała zaczyna trzeszczeć, żal i skrucha ze względu na niewinnych podróżnych i kolejarzy, którzy mają się stać ofiarami jej nieszczęsnej miłości, rozdziera jej mózg. Już zaczyna się zwalniać jej szalony bieg — ale zapóźno. Pociąg towarowy zjeżdża z góry i gdyby nawet czarnego rozhukanego kochanka opadła zaraz skrucha, cóżby to wszystko pomogło! Coraz szybciej i szybciej zbliżają się pociągi i z odgłosem, do grzmotu podobnym, wymieniają pocałunek obie maszyny.

Śmiertelny całus!... Kochankowie leżą sobie w objęciach, pierś przy piersi, — jeszcze głuchych kilka westchnień i oba zdruzgotane ciała są już trupami.

Strasznem jest nieszczęście, którego źródłem była ich miłość. Życia ludzkie zniszczone, wagony w nieładzie rozrzucone, towary zdruzgotane.

Błyskawice oświetlają jaskrawo miejsce nieszczęścia, grzmot odprawia mszę żałobną, a ciepły deszcz skrapla umarłych, niby łzy niebios.

Tak się to dzieje, kiedy całują się maszyny.

W. Jorger.

karygodnego czynu, który czyni go niegodnym zaufania zarządu kolejowego;

b) jeżeli tenże opuszcza służbę bez powodu, albo upornie wzbrania się zadosćuczynić służbowym obowiązkom;

c) jeżeli wskutek długotrwałej choroby, lub przez sześć tygodni trwającego więzienia nie może spełniać służby;

d) jeśli dopuszcza się czynnej lub słownej zniewagi względem swych przełożonych.

§. 15.

Pomocniczo zatrudnieni mogą przed upływem umówionego, albo w myśl §. 13 istniejącego terminu wypowiedzenia, jakoteż przed upływem ułożonego czasu trwania stosunku służbowego wystąpić ze służby tylko z jednego z następujących powodów:

a) Jeżeli pomocniczo zatrudniony pracownik nie może spełniać służby bez widocznej szkody dla zdrowia;

b) jeżeli jego przełożeni dopuścili się czynnej zniewagi, albo znacznej obrazy czci względem niego lub jego rodziny;

c) jeżeli jego przełożeni lub ich rodzina usiłują skłonić jego samego lub kogokolwiek z jego rodziny do nieobyczajnych lub sprzecznych z ustawą czynności;

d) jeżeli jego przełożeni zatrzymują mu bezprawnie należną zapłatę, albo wykraczają przeciwko jakiemukolwiek istotnemu punktowi umowy służbowej.

§. 16.

Natychmiastowe oddalenie jest dopuszczalne tak u prowizorycznych, jak i stałych funkcyonaryuszy wszystkich kategoryi służbowych jedynie po uprzedniej rozprawie przed komisyą dyscyplinarną i jej orzeczeniu.

K a r y.

§. 17.

Przeciwko prowizorycznym albo stałym funkcyonaryuszom wszystkich kategoryj służbowych mogą być przy zwyczajnych wykroczeniach wymierzane zwyczajne kary, przy ciężkich przestępstwach wobec obowiązków służbowych kary dyscyplinarne.

Do kar zwyczajnych należą upomnienie i nagana, do dyscyplinarnych przeniesienie na inne miejsce służby z prawem należytości za przesiedlenie lub bez tego prawa, jakoteż oddalenie ze służby.

§. 18.

Do udzielenia napomnienia lub nagany upoważnione są organa, wyznaczone przez zarząd kolejowy. Przeciwko udzielonej naganie można odwołać się w przeciągu ośmiu dni do orzeczenia komisyi dyscyplinarnej. Prawomocna nagana ma być wpisana w tabeli kwalifikacyjnej. Po najmniej trzyletniem nienagannem prowadzeniu się funkcyonaryusz może zażądać wymazania wpisanej nagany.

Komisya dyscyplinarna.

§. 19.

Minister sprawiedliwości mianuje dla każdego okręgu wyższego sądu krajowego z rzędu radców tegoż sądu po jednym przewodniczącym i jego zastępcy, którzy mają obowiązek zwoływania i prowadzenia rozpraw dyscyplinarnych.

Zarząd kolejowy, który zamierza wnieść skargę dyscyplinarną, ma uwiadomić o tem dotyczącego funkcyonaryusza, jakoteż przewodniczącego komisyi dyscyplinarnej, w którego okręgu znajduje się miejsce zamieszkania obwinionego.

Obwiniony ma w przeciągu czterech tygodni mianować dwóch członków komisyi dyscyplinarnej, z rzędu funkcyonaryuszy, należących do jego grupy służbowej. W razie, jeśli tego zaniecha, przewodniczący ma prawo mianowania.

W tym samym czasie ma interesowany zarząd mianować dwóch członków komisyi, którzy muszą należeć do grupy służbowej obwinionego.

§. 20.

Rozprawy przed komisyą dyscyplinarną nie są jawne, jednakże za zezwoleniem obwinionego każdy funkcyonaryusz kolejowy ma prawo wstępu.

Obwiniony może się dać zastąpić przez kolegę zawodu lub adwokata.

Komisya dyscyplinarna może obradować tylko w obecności wszystkich członków. Uchwały zapadają bezwzględną większością głosów.

§. 21.

Komisya dyscyplinarna nie jest związana żadnem określonem postępowaniem. Orzeczenia wydawać ma podług przekonania po sumiennem zbadaniu wszystkich dostarczonych dowodów. Karę dyscyplinarną należy wyznaczać według wielkości przestępstwa i powstałej stąd szkody.

Orzeczenia dyscyplinarne mają być wciągnięte do tabeli kwalifikacyjnej.

§. 22.

W wypadkach nagłych, zwłaszcza, gdzie zachodzi obawa o osobiste bezpieczeństwo ludzi lub własności, zarząd kolejowy może nawet przed zapadnieciem wyroku komisyi zarządzić tymczasowe zawieszenie w czynnościach obwinionego funkcyonaryusza. W tym wypadku musi zawiadomienie funkcyonaryusza o wdrożenie śledztwa dyscyplinarnego nastąpić w przeciągu 48 godzin.

Zabezpieczenie na wypadek choroby.

§. 23.

Osoby, zatrudnione pomocniczo w przedsiębiorstwach kolejowych, jakoteż prowizoryczni funkcyonaryusze wszystkich kategoryj służbowych mają być zabezpieczeni na wypadek choroby w ustanowionych na podstawie ustawy z 30 marca 1888, Nr. 33 dz. u p., kasach chorych, powiatowych lub stowarzyszeniowych w ustawowo określonej formie i wysokości. Do tego zabezpieczenia stosują się rozporządzenia podanej ustawy z 30 marca 1888, Nr. 33, dz. u. p.

Stali funkcyonaryusze mają prawo żądać zabezpieczenia na pomoc lekarską i środki lecznicze w kasie powiatowej lub stowarzyszeniowej.

W odpowiedni sposób należy przeprowadzić zabezpieczenie na wypadek choroby rodzin wszystkich zatrudnionych w przedsiębiorstwach kolejowych osób z wyłączeniem wyższych urzędników.

§. 24.

Stali funkcyonaryusze wszystkich kategoryj służbowych mają na wypadek choroby, połączonej z niezdolnością do służby, prawo pobierania w dalszym ciągu przez lat co najmniej trzy, pełnej płacy i kwaterowego. Po upływie tego czasu mają przy trwającej dalej niezdolności do służby prawo pobierania pensyi.

Ubezpieczenie od wypadków.

§. 25.

Ubezpieczenie od wypadków w ruchu ma być dla wszystkich osób, zatrudnionych na kolei, w urządzonych na podstawie ustawy z 28 grudnia 1887, Nr. 1 dz. up., z r. 1888, zakładach ubezpieczeń od wypadków przeprowadzone w takiej rozciągłości, aby cała poniesiona szkoda była w zupełności wynagrodzona.

Fundusz pensyjny.

§. [illegible]

W celu udzielenia [illegible] funkcyonaryuszom i rodzinom zmarłych funkcyonaryuszy ustanawia się dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych fundusz pensyjny.

Administracya tego funduszu spoczywa w rękach zarządu, który powstaje w dwóch trzecich z tajnego wyboru ubezpieczonych, w jednej trzeciej zaś z mianowania przez zarządy kolejowe.

Dla funduszu pensyjnego ma jego zarząd wygotować statuty, które wymagają zatwierdzenia władzy.

§. 27.

Wkładka ubezpieczonych do funduszu pensyjnego nie może przenosić 3% płacy i kwaterowego.

Prawo do pensyi zostaje nabyte z chwilą wstąpienia w stały stosunek służbowy.

Pensyę urzędnika należy tak obliczyć, że ma się do niej wliczyć przynajmniej tyle trzydziestych części pobieranej w końcu płacy i kwaterowego, ile lat służby miał uprawniony do pensyi w czasie spensyonowania. Po upływie zatem lat 30 pensya dochodzi do zupełnej wysokości pobieranej w końcu płacy i kwaterowego.

Najmniej jednakże musi wynosić pensya roczna w I. kategoryi służbowej 600 złr., w II. 400 złr., w III. 300 złr.

Pensya dla wdów ma wynosić przynajmniej 50%, dla sierot 15% pensyi, należnej zmarłemu funkcyonaryuszowi w myśl powyższych postanowień w czasie śmierci. Pensya wdowy i jej dzieci nie może razem przenosić 2.000 złr.

Dla sierot, pozbawionych obojga rodziców, musi pensya wynosić dla każdego dziecka najmniej 30% pensyi ojca. Dla wszystkich dzieci razem pensya nie może wynosić więcej od pensyi ojca.

Reszta rodziny, która otrzymywała od zmarłego funkcyonaryusza regularne zasiłki, mają prawo pobierania pensyi w wysokości najmniej 50% dowolnie pobieranych zasiłków wtedy, jeśli po utracie tych zasiłków roczny ich dochód zniżył się do sumy mniejszej niż 600 złr.

§. 28.

Dla urzędników, będących w służbie wykonawczej (wykonawcza służba ruchu, komercyalna, w ogrzewalniach, warsztatach i t. zw. „Bahnerhaltungsdienst") i rachunkowej, jakoteż dla funkcyonaryuszy kategoryj służbowych II i III., należy wysokość pensyi tak obliczyć, że wlicza się do niej przynajmniej tyle razy po 4% pobieranej w końcu płacy i kwaterowego, ile lat służby miał uprawniony do pensyi w czasie spensyonowania. U nich zatem pensya osiąga po 25 latach służby pełną wysokość pobieranej w końcu płacy i kwaterowego.

Co do pensyi minimalnej i praw, pozostałej po zmarłym rodziny, stosują się analogicznie przepisy §. 27.

§. 29.

Przy wykazanej dowodnie niezdolności do służby, ma funkcyonaryusz prawo żądania pensyi. Po upływie 30 (§. 27) względnie 25-letniej (§. 28) służby, nabywa się prawo do pensyi bez względu na istniejącą lub nieistniejącą niezdolność do służby.

Przedsiębiorstwo kolejowe może przy stałej, zupełnej niezdolności do służby funkcyonaryusza żądać po upływie trzyletniego, w §. 24 unormowanego terminu przeniesienia go w stan spoczynku, przy równoczesnem udzieleniu normalnej pensyi.

W takim wypadku jednakowoż należy przedtem odwołać się do orzeczenia komisyi dyscyplinarnej, podług §§. 19 do 22. (Dok. nast.)

PRZEGLĄD.

Absolutyzm w Austryi. Obecny prezydent ministrów, br. Gautsch, nie wysnuł dla siebie z historyi rządów Badeniego nauki, któraby go jedynie mogła ochronić od losu jego poprzednika. Badeni upadł, bo państwem konstytucyjnem, jakiem bądź cobądź jest Austrya, chciał rządzić absolutnie, bo deptał z niesłychaną bezczelnością b. namiestnika Galicyi najbardziej zasadnicze ustawy, rwał bezwzględnie wszystkie więzy najprostszej przyzwoitości politycznej. Dziś Gautsch postępuje nie inaczej, a jeśli nie zaszedł jeszcze tak daleko jak tamten, to tylko — z braku czasu... Nowy prezydent ministrów zost[ał] powołany do urzędowania w tym celu, aby naprawił to, co zepsuł Badeni; zadaniem jego było starać się o zaprowadzenie takich między stronnictwami stosunków, aby możliwe były rządy parlamentarne, a więc doprowadzić do porozumienia między niemiecką opozycyą a Młodoczechami. Rozporządzenia i spory językowe to był grunt, na którym powinien był br. Gautsch rozwinąć energiczną działalność. Ze sprawa nie była tak bardzo trudną, tośmy już nieraz wykazywali; wszak nawet Badeni, gdyby nie był typowem wcieleniem niedołęstwa politycznego, byłby ją mógł doprowadzić do końca. Gautsch miał o tyle ułatwione stanowisko, że było widocznem, iż same partye po upadku Badeniego skłonniejsze już będą do ugody. Tymczasem po kilku niedałych próbach, prowadzonych dosyć niejasno i tajemniczo, nagle urwały się wszelkie układy między nowym rządem a stronnictwami, a br. Gautsch nie próbował już nawet nawiązania ponownych. I wówczas stało się już jasnem dla każdego, kto śledził bieg rzeczy, że nowy premier państwa zamierza rządzić bez parlamentu. Powołany na swoją godność celem doprowadzenia do skutku na drodze parlamentarnej tego, czego nie mógł dokonać Badeni, Gautsch objawił te same zachcianki absolutystyczne, które Badeniemu rychły zgon zgotowały.

Osławiony § 14, otwierający szerokie wrota negacyi konstytucyi, miał być dla konstytucyjnego ministerstwa narzędziem rządów w konstytucyjnem państwie. Dziś rzeczy tak stoją, iż br. Gautsch wydał jeszcze przed nowym rokiem dwa rozporządzenia z „konieczności", z których jedno było załatwieniem prowizorym ugodowego, drugie prowizoryum budżetowego. Dwie zatem najważniejsze sprawy, które [illegible] wiązany jest na podstawie konstytucyi przeprowadzić w parlamencie, znajdą załatwienie na drodze niekonstytucyjnej. Czyż może być lepszy dowód bankructwa i słabości i rządu austryackiego i austryackiej konstytucyi i wszystkiego, co stanowić ma podstawę ustroju politycznego Austryi?... Stoimy dziś wobec faktu, który, choć dokonywany w ciechości, zdaje się zapowiadać wprost rewolucyę z góry, bo jest w istocie zamachem stanu, jest złamaniem prawnych zasad konstytucyi ze strony rządu, który powołany jest do stania na straży swobód konstytucyjnych. Konstytucya złamana, zapowiedź absolutyzmu, oto dzieło br. Gautscha. Prezydent ministrów rozpoczął jednakże grę niebezpieczną; jest jeszcze w Austryi lud, który nie pozwoli deptać i rabować sobie praw swobody, nie pozwoli nakładać na siebie jarzma despotyzmu, nie pozwoli rządzić sobą bez siebie. Br. Gautsch wszedł na drogę, na której znajdzie naprzeciw siebie [illegible] porę nieprzezwyciężoną: całe zastępy ludu, jego prawdziwej reprezentacyi politycznej.

Spoczynek niedzielny w ruchu towarowym na kolejach austryackich. Ś. p. minister Guttenberg wydał swojego czasu rozporządzenie, które w ogólnych ramach zakreślało spoczynek niedzielny w ruchu towarowym na kolejach i zwracało się zarazem do poszczególnych przedsiębiorstw z wezwaniem, aby w tej sprawie nadesłały szczegółowsze projekty. Była to jedna z tych wielkich „reform" generała-ministra, która już przyszła na świat jako nieżywy płód i samą treścią swoją usuwała możliwość późniejszego odżycia. Cały iluzoryczność tego projektu, który zaprowadzał spoczynek niedzielny bez pomnożenia personalu i technicznych urządzeń, a samą sprawę pozostawiał do stanowczego rozporządzenia przedsiębiorstw, wykazaliśmy zaraz po jego ukazaniu się w urzędowych pismach. Już wówczas można było powiedzieć niezawodnie, że wszystko, co się na tem tle ukaże w sprawie spoczynku niedzielnego, będzie nosiło cechy pierwotnego rozporządzenia, będzie więc z góry niejako skazanem na spędzenie całego żywota — na papierze. Dziś właśnie dochodzą nas wiadomości o dalszych postępach tej kwestyi, tak dobrze zainicyowanej przez p. Guttenberga. Oto donoszą urzędownie, że z dniem 1 maja, kiedy wejdzie w życie nowy plan jazdy na lato, ma być ruch pociągów towarowych w niedziele i wielkie święta ograniczony o tyle, o ile urządzenie dworca zezwala na zatrzymanie pociągu na stacyi. Rozporządzenie to — podobno już wydane — odnosi [illegible] linij kolei austryackich. Wy[illegible] wiły koleje, graniczące z W[illegible] i Rosyą, albowiem w państ[illegible] spoczynku niedzielnego na kolejach, „który" — słowa komunikatu urzędowego — „już od wielu lat istnieje w Szwajcaryi i Niemczech z najlepszym skutkiem". Nadto w razach gwałtownego ruchu, jak przedewszystkiem w późnej jesieni i w zimie rozporządzenie o spoczynku nie ma zastosowania. W każdym razie — podług mniemania komunikatu — rozporządzenie to zmniejszy ruch pociągów towarowych w wymienione dni, co nietylko oddziała korzystnie na personal, ale będzie i pożądane ze względu na zwiększony w czasie letniego sezonu ruch pociągów osobowych. Tak brzmią dotychczasowe wiadomości o pierwszym kroku nowego ministeryum. Przyznać musimy, że trudno na podstawie tych jak gdyby pogłosek (chociaż urzędowych) sądzić o całym projekcie i nie myślimy też bynajmniej oceniać już dzisiaj, przed ogłoszeniem samego rozporządzenia, jego wartości. Jednakowoż z tych ogólnych rysów, które mamy dotąd, możemy tylko jak najsmutniejsze wyprowadzić wnioski. Cały projekt bowiem obraca się właściwie w ramach, zakreślonych przez Guttenberga; tak samo pozostawia wykonanie istotnej swojej treści poszczególnym przedsiębiorstwom, tak samo dopuszcza wyjątki, które mogą stać się właśnie regułami. Czyby minister Wittek nie miał odwagi wykroczyć po za ciasny obręb projektu Guttenberga? Byłoby to co najmniej dziwnem... I dlatego z pewną nawet ciekawością oczekujemy urzędowego tekstu nieznanego dziś jeszcze rozporządzenia, jako probierzy wartości całego nowego ministerstwa. Mamy zaś nadzieję, że nowe rozporządzenie przecież będzie od dawnego różne i bezwątpienia lepsze; nie możemy bowiem wierzyć, aby p. Wittek nie potrafił lepiej od Guttenberga objąć zakresu poruczonej sobie działalności.

Jak wygląda w cyfrach administracya austryackich kolei państwowych? „Ruch Społeczny", naukowy organ t. zw. „młodo-stańczyków", (a więc partyi wcale nierewolucyjnej), przynosi w 1 nrze cyfry ze statystyki kolejowej, które znakomicie ilustrują to wszystko, cośmy mówili zawsze o administracyi kolei państwowych w Austryi. Z tego względu właśnie, że mamy w tych cyfrach (wziętych ze statystyki urzędowej) nowy dowód prawdziwości naszych zarzutów, czynionych państwu, jako przedsiębiorcy kolejowemu, warto im bliżej się przypatrzyć.

A więc zobaczmy napr[illegible] się przed-

stawia w cyfrach owa osławiona oszczędność kolei państwowych, którą autor artykułu, dr. Benis, nazywa bardzo słusznie „niegospodarczą oszczędnością“. Na 100 km. toru mały koleje prywatne w r. 1896 wozów towarowych 834, koleje państwowe 402, czyli w stosunku 1:0·47. Nadto w porównaniu z ilością wagonów w roku poprzednim liczba wozów na kolejach prywatnych (licząc zawsze na 100 km. toru) wzrosła o 14·4, podczas kiedy na kolejach państwowych zmniejszyła się o 5·6, czyli o $1^1/_4$%. Równocześnie wzrósł ruch towarowy na liniach państwowych o 145 wozów na 100 km. toru. Ten znaczny ubytek tłomaczy się tem, iż państwo buduje nowe linie, nie zwiększając równolegle parku wozów — naturalnie z „oszczędności“. Tak samo okazuje się, że państwo oszczędza nietylko na ilości funkcyonaryuszy, ale nadto na ich płacy. I tak, ilość zatrudnionych na kolejach prywatnych do ilości personalu na kolejach państwowych równa się stosunkowi 1:0·84, tj., że z ilości 156.000 ludzi, zatrudnionych w austryackiem kolejnictwie, mniejsza część przypada na koleje państwowe, jakkolwiek długość linii kolei państwowych jest większa, niż kolei prywatnych (mianowicie = 1:1·34). Ilość wypłaconych zarobków na kolejach państwowych do tejże ilości w przedsiębiorstwach prywatnych równa się stosunkowi 1:0·70. Rozumiecie co to znaczy? Oto, że państwo mając większą część linii kolejowych w swojem ręku, ma nietylko mniejszy personal, ale nadto wypłaca temu personalowi jeszcze mniej płacy, aniżeliby to wynikało ze stosunku cyfr, określających ilość personalów w obu rodzajach przedsiębiorstw. Oto co znaczy „humanitarność“ naszego państwa... A dalej zobaczmy, co mówią nam cyfry w kwestyi katastrof kolejowych. Na 1.000.000 pasażerów było w r. 1895 nieszczęśliwych wypadków na kolejach prywatnych 0·97, na kolejach państwowych 2·93, czyli, że na jeden nieszczęśliwy wypadek na kolejach prywatnych przypadało w tym roku trzy na kolejach państwowych. W r. 1896 stosunek ten zmienił się nieco i wynosił 1:1·5, tj., że ilość wypadków na kolejach państwowych była tylko $1^1/_2$ razy, czyli o 50% wyższą, niż na prywatnych. Zmiana ta nie jest jednak istotną zasługą kolei państwowych, ale raczej wynika z tego, że ilość wypadków na kolejach prywatnych wzrosła dość znacznie, podczas kiedy na kolejach państwowych zmniejszyła się o kilka dziesiętnych procentów. Oto jak wygląda bezpieczeństwo na kolejach, będących w zarządzie państwa, dbałego o dobro i zdrowie obywateli!

Widoczną jest rzeczą, że wina takich stosunków leży w złej administracyi, w najwyższem lekceważeniu wszystkich środków poprawy, których użycie wskazane jest niejako samo przez się. A przytem wszystkiem ta istotnie nędzna, niedołężna administracya pochłania 57% dochodów, podczas kiedy suma, przypadająca na administracyę w przedsiębiorstwach prywatnych wynosi tylko 42%! Gdzież się podziewają te sumy, dlaczegóż nie używa się ich na sanacyę tych nawskroś niezdrowych stosunków?... Zgadzamy się z autorem artykułu w „Ruchu społecznym“, że nie można, a raczej nie powinno się z tych cyfr wyprowadzać wniosków przeciwko upaństwowieniu kolei — choćby i w Austryi; ale z drugiej strony musimy zaznaczyć, że w takiem państwie przechodzenia przedsiębiorstw w zarząd państwowy jeśli nie zwalczamy, to równie i nie pożądamy zbyt gorąco. Czego natomiast pragnąć musimy i żądać mamy prawo, to aby administracya tych kolei państwowych zmieniła się na lepsze, aby te jedynie państwowe przedsiębiorstwa wykazały, „że państwo przecież może i chce działać w kierunku najniezbędniejszych reform. Oto czego domagamy się od naszych ministrów kolejowych przynajmniej na początek i oto dlaczego zyskaliśmy nazwę obywateli „niebezpiecznych dla całości państwa“. Czy nie jasnem jest, że ta nazwa dostała nam się za dążenie do zburzenia tego, co musi być zburzonem w interesie samego państwa?...

Ks. Stojałowski i jego klub.

Nigdzie lepiej nie można badać powolnej korupcyi i zupełnego upadku, jak na osobie ks. Stojałowskiego i jego zwolenników politycznych. Pamiętamy jeszcze dobrze, jak za czasów wyborów do parlamentu, jak długi jeszcze czas przed niemi, ks. Stojałowski grał rolę jednego z najstraszniejszych rewolucyonistów w Austryi, był istotnym postrachem szlachty i duchowieństwa galicyjskiego. Wyklęty przez kościół, ścigany przez rząd i władze świeckie, urósł na wielkiego bohatera, na męczennika idei, a przez zręczną i niestrudzoną agitacyę stał się dla chłopów bożyszczem, wywierał na nich wpływ wprost magiczny. Wobec naszej partyi zachowywał się wówczas, jak najwierniejszy sojusznik, głosił publicznie, że uważa socyalną demokracyę za jedyną przedstawicielkę ludu pracującego, pisał i mówił przy każdej sposobności, że nie wielkie tylko różnice dzielą go od niej, a nawet były chwile, że oświadczał się sam z dumą jako socyalny demokrata. Podczas wyborów ofiarował sam swoje usługi, pisał listy, agitował za pomocą pisemek na rzecz naszych kandydatów, słowem — zdawało się — oddał się nam duszą i ciałem. Od tego czasu do dzisiaj — jakaż olbrzymia odmiana! Już wnet po wyborach, kiedy miał już w parlamencie swoich sześciu posłów, zaczął kręcić i zbaczać z drogi, którą niedawno przysięgał uroczyście iść przez całe życie. Niedawno jeszcze najczerwieńszy z czerwonych, zawzięty wróg magnateryi i biskupów, szedł sam do Badeniego, wycierał przedpokoje ministeryalne, aby tylko uzyskać przyrzeczenie łaski i względów najwyższych. Przez zgięcie jezuickiego karku przed swoimi największymi wrogami, przedostał się do kuryi papieskiej i potrafił uzyskać zniesienie klątwy. Wziął przytem na siebie obowiązek „naprawienia“ szerzonego przez się zgorszenia, i wykonał go w sposób, który nawet żadnemu z biskupów galicyjskich nic nie mógł pozostawić do życzenia. Ukorzył się przed tymi, którzyby go byli w łyżce wody chcieli utopić, błagał o przebaczenie tych, którzy przeklęli i jego samego i każdego, ktoby z nim w jakichkolwiek był stosunkach. Już wtenczas było widocznem, że ks. Stojałowski, ów dumny „ksiądz-redaktor“, staje się powoli służką biskupim! — a było prawie jasnem, że pokłoni się niezadługo i starostom galicyjskim. A mimo to „nawrócony“ ksiądz miał jeszcze wówczas tyle bezczelności, że sprawę swoją przedstawił jako pogodzenie się z władzami duchownemi i że równocześnie ślubował całe życie poświęcić tej pracy między ludem, której oddawał się do tej chwili. Już nawiązując i prowadząc konszachty z Badenim i „badenitami“, starał się wmówić w lud, że ma szczere chęci przywodzenia mu dalej w walce z szlachtą i rządem. Niedługo trzeba było czekać na wykrycie prawdziwych zamiarów Stojałowskiego. Wielka uroczystość „wszechsłowiańska“, szopka stańczykowsko-jezuickiej kliki ściągnęła i jego w szeregi polsko-czeskich wyzyskiwaczy i gwałcicieli, w szeregi zwolenników Badeniego i Abrahamowicza. Stojałowski w jednym rzędzie z biskupem Puzyna, z posłami Sokołowskim, Górskim itd., z łotrem Ehrenbergiem i Dobija, — oto najnowsza faza w życiu tego chłopskiego agitatora w księżej sutannie. W chwili, kiedy cały lud krakowski, ten niby ulubieniec ks. Stojałowskiego, zgromadził się po jednej stronie miasta, rzucając gromy oburzenia i przekleństw na nikczemnych oszustów, apoteozujących policyjne rządy Badeniego, — w tej prawdziwie epokowej chwili ów ks. Stojałowski był nie pomiędzy tym ludem, ale wraz z jego wyzyskiwaczami sławił najstraszniejszego wroga jego swobód, pił i toastował wraz z tymi, którzy mają jeszcze ręce powalane krwią chłopów-wyborców. Obrońca ludu, zamykany i dręczony w więzieniach, którego sami robotnicy wybawiali z rąk policyi i żandarmeryi, z narażeniem własnego bytu, utrzymywany faktycznie przez długi czas z groszy robotniczych — dziś bratа się i ściska z notorycznymi wrogami sprawy robotniczej i chłopskiej, ujada, jak płatny pismak jezuicki, na partyę robotniczą i jej parlamentarnych przedstawicieli. I cóż go pchnęło w objęcia szlachty i biskupów, co go skłoniło do opuszczenia sprawy, o którą tak długo walczył? Czy może idea „wszechsłowiańska“, którą nasi patryoci podkładają jako tło do owych uroczystości? Czy to rzekomo zagrożona narodowość i patryotyzm skłoniły do wspólnego działania tego, który w pismach swoich wychwalał zawsze dobroczynne rządy „batiuszki-cara“, okazując wybitne skłonności moskalofilskie?... Rozumie się, że o tem mowy być nie może. Tylko osobiste cele Stojałowskiego, chęć zaspokojenia osobistej ambicyi, tylko te „idee“, które mają źródło w jego własnem ja, mogą nam wyjaśnić ten dziwny na pozór zwrot w jego postępowaniu. I trzeba przedewszystkiem pamiętać, że było to już od dawnych czasów indywiduum jeśli nie zupełnie niepewne, to w każdym razie bardzo często chwiejne i niestałe. Ileż to razy ks. Stojałowski odwoływał i przekręcał to, co powiedział przed wcale niedawnym czasem! Ile razy zmieniał taktykę wobec nas: raz byliśmy dla niego bezbożnikami, ateuszami i t. p., to potem chwalił nas i wysławiał pod niebiosy na to, aby wnet znowu napaść i obrzucić oszczerstwami. To też jeśli obecne stadyum, stadyum zupełnej już zgnilizny u Stojałowskiego, nie dziwi nas zbytnio, to dlatego, żeśmy mogli tego oczekiwać po całem jego dotychczasowem postępowaniu, dlatego, żeśmy mu nigdy nie dawali wiary. Kiedy był przedmiotem ciągłych prześladowań, myśmy go wzięli w obronę i dlatego później nie odrzuciliśmy też jego usług, zwłaszcza, że sam się z niemi zgłosił. Ale nie wierzyliśmy mu wistocie nigdy i mieliśmy go zawsze za człowieka o bardzo słabym charakterze, za polityka o bardzo niepewnych przekonaniach. I dziś, jeśli widzimy ks. Stojałowskiego po stronie tych, przeciwko którym szedł niedawno razem z nami, to rozumiemy też bardzo dobrze, że uczynił on to na to, aby przebłagać zagniewanych potentatów, aby przy ich pomocy następnie dojść do godności, które mu się zdaleka uśmiechają. Ks. Stojałowskiemu miło będzie zasiąść po tylu trudach życia na wygodnem krześle poselskiem pod patronatem rządu i szlachty, obok braci „z Koła polskiego“. I oto powód, dla którego już dziś kłania się i ugina, aby zapewnić „miarodajne“ sfery, że będzie bardzo gładkim i bardzo pokornym. I oto powód dla którego już dzisiaj nawiązuje w tych sferach układy o pomoc i poparcie przy najbliższych wyborach... Dzisiejszy Stojałowski to zwykły oszust polityczny, zwykły karyerowicz.

Godnymi swego patrona pupilami są członkowie jego klubu; nie mówimy o tych biednych, głupich chłopach, którzy wodzeni na pasku przez Stojałowskiego, olśnieni i otumanieni wielkością widzianych rzeczy, zapomnieli o przyrzeczeniach, danych wyborcom, ratowali głosami swemi ciemięzcę ludu, Badeniego. Ale ci „inteligentni“ posłowie-stojałowszczycy, ten dr. Danielak, głupi frazesowicz, wykrzykujący z zamiłowaniem przy lada sposobności do niczego nieobowiązujące frazesy o „nieszczęśliwej ojczyźnie“ i t. p., ten ks. Szponder, jezuicki kandydat, który wobec słabych szans przejścia chwycił się „programu“ ks. Stojałowskiego, jak tonący brzytwy — ci dwaj luminarze klubu Stojałowskiego będą musieli odpowiedzieć przed ludem za sprzeniewierzenie się głoszonym hasłom, będą musieli zdać sprawę z szachrajstw politycznych, popełnianych na każdym prawie kroku. Pamiętamy, jak ci posłowie „z woli ludu“ szli w kwestyi rozporządzeń językowych ręka w rękę z stańczykowskiem Kołem polskiem i znikczemniałymi Młodoczechami; jak później głosami swoimi przeważyli szalę zwycięstwa na rzecz byłego namiestnika Galicyi, którego odprowadziły do Wiednia przekleństwa i zaciśnięte pięści katowanych chłopów; jak wreszcie z niesłychaną bezwstydnością oddali głosy swoje za policyjnym wnioskiem hr. Falkenheyna. Toż nie dziw, że panowie z Koła polskiego ściskali im ręce, że chwaliły ich „Czas“ i „Reforma“, ze jezuicka szmata krakowska mówiła o nich z czułością, jako o „naszych“ posłach.

Dziś niema się co łudzić: Stojałowski i jego klub stoczyli się w otchłań zdrady i korupcyi, zaprzedali się wrogom sprawy, której zobowiązali się bronić do upadłego. I przyznać musimy, że patrzymy bez żalu na ten haniebny koniec ludzi, którzy i tak byli tylko kuglarzami politycznymi, którym więc prędzej czy później musiała historya zedrzeć maskę z twarzy. Ale na jedno nie pozwolimy, w jednem założymy swoje veto i bronić go będziemy do ostatniej kropli krwi. Oto ci nowi zdrajcy ludu sądzą, że będą mogli ten lud pociągnąć za sobą, chcą sprzedać go z zawiązanemi oczyma, chcą wmówić mu, że dalej prowadzą go w tym samym kierunku, podczas kiedy w tajemnicy przed nim zwrócili się w stronę przeciwną. I to im się nie uda, to udać nie może: na tej drodze spotkają się z niebezpiecznym wrogiem, z socyalną demokracyą, a jej staraniem będzie otworzyć oczy nawet najbardziej sfanatyzowanym. My wierzymy, wierzymy silnie, że chłop galicyjski, choć jeszcze często ciemny, choć przyciśnięty nędzą i wyzyskiem, pozna przecież nikczemną zdradę, popełnioną na jego najżywotniejszych interesach, zrozumie właściwy cel drogi, na którą wstąpił ks. Stojałowski. A wówczas, jak tylu innych zdrajców, tak i jego lud strąci z siebie, jak pasożyta, który się chciał jego kosztem żywić — i będzie o jedno doświadczenie bogatszy.

Pod pręgierz.

Nowy Sącz. (Urlopy na pogrzeb robotnika kolejowego). Dziś znowu wypada nam jeszcze na temat urlopów napisać słów kilka, by dać bodaj słabe wyobrażenie czytelnikom o nowoczesnej niewoli robotników-kolejarzy. Niewola to istotnie straszna. Zaiste, jeżeli kapitał kolejowy nakryje cię raz swym „mundurem“, to już bądź pewnym, że musisz się zrzec wszelkich uczuć ludzkich i że każdy ruch kości, przykrytych mundurem, będziesz musiał jedynie obrócić dla dobra tego kapitału. A jeśli padniesz ofiarą wypadku lub wycieńczenia, to już cię tam... pogrzebią za twoje pieniądze, które przecież składałeś, pracując. Ale tego nie możesz wymagać, aby twoi najbliżsi, z którymi pracowałeś, oddali ci ostatnią przysługę odprowadzenia twych zwłok na miejsce wiecznego spoczynku. To byłyby zbyt wygórowane żądania, narażające kapitał na stratę, a on przecież tak czuły jest z tej strony, zwłaszcza, gdy chodzi o robotnika. Urlop na pogrzeb — nie istnieje u tego srogiego pana. (Jak chcesz, umrzyj w piątek!) Cóż go obchodzi, że niebożczyk lat dłani pracował — cóż, że poświęcił swe siły, zdrowie, a wreszcie życie. Na pogrzeb wystarczy delegacya, reszta współpracowników ma pozostać przy pracy: wam nie wolno żywić żadnych uczuć ludzkich dla poległego kolegi, bo wy, mając na sobie „mundur“, jesteście sługami kapitału, a on potrzebuje dużo, dużo pieniędzy!...

Takiej grozy i bezwzględności z jednej, a rozgoryczenia z drugiej strony doznaliśmy przy prośbie o urlop na pogrzeb tow. Antoniego Ratzki, odbyty dn. 18 grudnia z. r. Chodziło tylko o trzy godziny urlopu i tego nie mogliśmy uzyskać od naszego zarządu. Pozwolono wziąć udział w pogrzebie tylko pracującym w kuźni (zmarły był kowalem), wszystkim zaś innym warsztatowcom dano odpowiedź odmowną. Łaskawie tylko zezwolono nam wysłać deputacyę... Nie wiemy doprawdy, jak napiętnować tak niesłychaną brutalność. Dlatego, że to był robotnik, dlatego, że to był robotnik uczciwy i dzielny, nie lizuń. — dlatego nie pozwolono nam uczcić zmarłego tak, jak nam to dyktowało nasze uczucie... Zarząd warsztatów poszczycił się pewnie swoim postępkiem przed dyrekcyą, dyrekcya przyklaśnie zarządowi i obdarzy go może szczególnemi względami, ale czy gorycz z powodu takiej bezwzględności, zapuszczona w serca setek jej pracowników, wyda dobre owoce, to inne pytanie. My będziemy zawsze pamiętali o tem, że na pogrzeb dygnitarza kolejowego jadą całe specyalne pociągi, a dla robotnika trzech godzin nie było...

Podgórze. (Z tutejszej „Przyjaźni"). Już długo nie donosiliśmy nic o tutejszej „Przyjaźni", uznawszy za stosowne nie zajmować się tą zgrają niskich płazów, rekrutujących się także i z pomiędzy kolejarzy, obecnie jednak zmuszeni jesteśmy napiętnować publicznie tę podłą hołotę, która pod opieką księży i okiem władz, patrzących z dziwną zaiste pobłażliwością na zachowanie się tej zgrai, sieje wokoło siebie demoralizacyę i wywołuje publiczne zgorszenie. Przedewszystkiem zaznaczymy, że członkowie owej „Przyjaźni", mieniący się szumnie robotnikami katolickimi, składają się przeważnie z kilku majsterków, którzy na wyzysku robotników wzbogacili się i są właścicielami kamienic, kilku krewniaków księżych i od tychże zależnych, kilku spekulantów na posady na kolei i zawodowych lizuniów, których skłonności służalcze zniewalają giąć karki przed każdą władzą i wszędzie, gdzie uśmiecha im się jakaś korzyść, a reszta są to ludzie zupełnie moralnie upadli, nałogowi pijacy, karciarze, rozpustnicy, znani z niemoralnego życia i wogóle gdzie skłonni do wszelkiego rodzaju podłoty. Jak wyglądają ich katolickie uczucia, ich religijność i moralność katolicka, może się każdy przekonać, kto choć raz w życiu zagląda do tej jaskini, w której się owa „Przyjaźń" mieści.

Można tam regularnie zastać zabawiających się hazardowną grą w karty, przy czem często przychodzi do burd i awantur, a ilekroć urządzają przedstawienie lub jaką zabawę, na które zazwyczaj dostarczają im księża funduszów, dzieją się tam tak wstrętne orgie, przychodzi do takich scen, że aż zgrozą przejmuje widok takiego zepsucia i zbydlęcenia, takiego zwyrodnienia wszelkich ludzkich uczuć. — Kilkakrotnie powstawały tam już nawet bitki i przenosiły się na ulicę, a sąsiedni mieszkańcy mogą często przysłuchać się najwstrętniejszym wyzwiskom, jakiemi podczas awantur wzajemnie się obrzucają.

Czy to samo dzieje się i w innych „Przyjaźniach", nie możemy wiedzieć, wnosząc wszakże, że księża, jednający zwolenników swoim stowarzyszeniom, do których żaden świadomy i uczciwy robotnik należeć nie chce, zyskują tylko ludzi obłudnych i w najwyższym stopniu ograniczonych, którzy pod pozorem religijności najgorszych rzeczy dopuszczać się zwykli, świadomie szerzą między ludem zepsucie, to niech czytelnicy sami osądzą, czy skreślony przez nas obraz stosunków w tem katolickiem stowarzyszeniu nie jest prawdziwy i czy tego rodzaju stowarzyszenia mogą przynieść ludowi pracującemu jakie korzyści? Jeżeli księża zechcą dalej podnosić w ten sposób religijność wśród ludu, to doczekają się chyba tego, że właśni ich dzisiejsi zwolennicy będą mścicielami owej ciemnoty i poniżenia, w jakiem starają się lud utrzymać, słusznie bowiem powiada przysłowie, że: „kto wiatr sieje, ten zbiera burzę"...

A propos, bylibyśmy zapomnieli zakomunikować czytelnikom pewną nowinę, jaka się nam od pewnego czasu o uszy obija, — o ile prawdziwa nie możemy na razie docieć, a mianowicie, że dwóch z tut. przyjaźniaków ma zostać (za staraniem księży) odznaczonych medalami; pierwszy za to, że będąc prezesem „Przyjaźni" w każdą uroczystość ugina się pod sztandarem, drugi zaś za to, że tuczy znakomicie księży, którzy się u niego wiktują. — Gratulujemy. *Kolejarz.*

Ropczyce. Buta i zarozumiałość niektórych urzędników kolejowych przechodzi wszelkie granice przyzwoitości i zdrowego rozsądku. Wielu z nich czerwona czapka przewraca w głowie, podczas kiedy nie różnią się oni bardzo nietylko swem materyalnem położeniem, lecz nawet inteligencyą od wielu z niższej służby kolejowej, co więcej, mógłby niejeden ze służby udzielać im lekcyj inteligencyi i dobrego wychowania. Do rzędu tych ludzi należy jeden z tutejszych urzęd[illegible] Krupa, indywiduum okrutnie zarozumiałe i napuszone. Kto miał sposobność poznać i obserwować tego pełnego nadziei młodziana, któremu się zdaje, że pojadł wszystkie rozumy i niższych od siebie traktuje w sposób drwiący i wysoce pogardliwy, mógłby pomyśleć, że to będzie conajmniej potomek hetmanów lub wojewodów, gdy tymczasem zapomniał p. Krupa, jak jego przodkowie jęczeli pod ekonomskim batem. Jeżeli p. Krupa zechce nadal traktować niższych służbowo, ale starszych wiekiem ludzi w sposób dotychczasowy, to może się kiedyś spotkać z taką nieprzyjemnością, po której raz na zawsze odechce się mu tego. *Podwładny.*

Stanisławów. (Jak p. Festenburg zaradza złemu?) Stosunki służbowe, jakie w Stanisławowie panują, pociągają za sobą tak liczne ofiary, że te powinnyby już były chyba zwrócić uwagę sfer wyższych, których obowiązkiem jest raz przecie sanacyę w tej mordowni gruntownie przeprowadzić. Owa bowiem po kołomyjskiej katastrofie wykwitła na gruncie tutejszym dziwna roślina „vis major" tak się tu rozrosła, że niema miejsca na żadnej z linij, by nie zobaczyć tego ślicznego w swoim rodzaju, krwią ludzką zabarwionego kwiatka. Nie wymieniam, ile to już grobów zamknęło się po katastrofie kołomyjskiej, ilu w zderzeniach szwank poniosło, — a stosunki te i wypadki ani na włos nie zostały usunięte. Festenburg, aby dać dowód, że coś umie i dba nieco o kolej, ustanowił, by każdy pociąg był prowadzonym na pewnej przestrzeni pod nadzorem urzędnika. Jeżdżą zatem pp. kontrolorzy, lecz wątpimy, czy się to na co przyda. Filozoficzny p. Festenburg zaradza przeto złemu w ten sposób, że zwiększa dozór nad walącym się z nóg z powodu przeciążenia personalem. — słowem działa rozumem Maćka, który gdy koń już ciągnąć nie może, bierze się do bata, by ostatnie siły wydobyć. Strach, wywierany przez dyrektora zapomocą kontrolorów, z pewnością złego nie usunie, a wyciskana gwałtem praca służby kolejowej może tylko spowodować drugą katastrofę. Natura gwałtów nie cierpi i mści się za nie z zdwojoną siłą! — Równolegle z tym „genialnym" środkiem p. Festenburg zarządza i inne, równej, jak tamte, miary: z powodu wzmożonego ruchu pościągał on robotników z różnych stacyj i każe im spełniać ciężkie i pełne odpowiedzialności funkcye, jak np. nawet kierowanie pociągami. Wyzyskuje się tych biedaków okropnie, nie dając ani chwili wypoczynku, i tak niewypoczęci, niekwalifikowani staną się potem „winowajcami" w razie jakiego wypadku. Stała służba nie ma może i 6 godzin spoczynku na dobę. Nic też dziwnego, że zderzenia stają się coraz częstsze, jak Borynicze, Śniatyn, nie licząc pomniejszych wypadków wykolejenia. Przy tem wszystkiem ruch wzmaga się ciągle: najlepszem świadectwem wielki brak wozów, który — równie jak brak personalu — daje się silnie odczuwać wszystkim, tylko nie dyrekcyi. Słowem, w stanisławowskiej dyrekcyi zapanowało „bezhołowie", wszystko się robi gorączkowo, z pewnym strachem, jakby w przededniu wielkiej katastrofy. Na placu szyberzy formalnie z nóg się walą, szybując bez najmniejszej uwagi, czego skutek widoczny w tem, że co parę dni odprowadza się poszarpane ciała ludzi, ofiar niedbalstwa i oszczędności kolejowej. Takim wypadkiem skończył się rok 1897, farbując progi kolejowe krwią magazyniera Schillera, w niespełna 3 tygodnie pada nowa ofiara tej gorączki, tj. dnia 5 bm. konduktor pomocniczy, Stanisław Szczepański, rozpoczął krwią nowy rok służby. Czyż to nie dosyć, aby skłonić wreszcie odpowiednie sfery do należytego zbadania stosunków stanisławowskiej dyrekcyi? Czyż to wszystko jeszcze za mało?!

KRONIKA.

Ks. Stojałowski kandyduje do parlamentu z IV. kuryi okręgu Łańcut-Nisko. Sposób, w jaki ten wiarołomny ksiądz przeprowadza za sobą agitacyę, sposób, w jaki zachowują się wobec jego kandydatury ci, coby go przed kilku zaledwie miesiącami nie byli dopuścili w żaden sposób do kandydowania — świadczy najlepiej o tem, że ks. Stojałowski zdradził zupełnie zaufanie ludu i przeszedł na stronę jego wyzyskiwaczy. Stańczykowski komitet centralny nie postawił od siebie żadnego kandydata: to znaczy, że stańczycy, szlachta i jezuici zgodzili się na kandydaturę ks. Stojałowskiego i popierają go potajemnie. To też ów wielki wróg obszarników urządza zgromadzenia swoje w pałacach pańskich, wznosi okrzyki na cześć hrabiów i książąt! Chłopska chata lub karczma wiejska, w których jeszcze niedawno musiał się kryć przed żandarmami, dziś są już dla niego miejscem „nieodpowiedniem". Starostowie i żandarmi ucichli, zgromadzenia odbywają się bez przeszkód i zakazów. Mimo to ks. Stojałowski będzie musiał niejedną trudność pokonać, aby zdobyć mandat. Znajdą się ludzie, którzy postarają się chłopom wykazać, jaki to z niego kandydat. Nie wszyscy może spodziewali się tego, że ks. Stojałowski będzie mógł przejść jedynie przy pomocy starostów i żandarmów...

Węglarze ogrzewalni krakowskiej mają obecnie najlepszy dowód, co znaczy śmiała obrona praw robotniczych, podjęta przez pismo zawodowe. Zaledwie poruszyliśmy w ostatnim nrze „Kuryera" sprawę ich położenia, zaledwie opisaliśmy wyzysk, jakiemu podlegają, już widoczne są skutki tego wystąpienia. Oto każdemu węglarzowi podwyższono płacę dzienną o 10 ct. Podobno sam p. Kolosvary kazał [illegible] przed[illegible] dokładnie i cyfrowo to, co p. Jarock[illegible] tak [illegible] kryje pod korcem, i sam zarządził owo podwyższenie płacy. W tem jego wina, że nie wie i nie troszczy się o niejedno, co do niego należy. Nie myślimy conajmniej wynosić tego postępku, jako niezwykłej łaski lub coś podobnego, sądzimy owszem, że to chyba początek tego, co się musi uczynić w tym kierunku, ale z drugiej strony podnosimy ten fakt, jako świadczący dobitnie o wielkiem znaczeniu pisma zawodowego dla kolejarzy i sposobu, w jaki ono występuje w ich obronie. Nie petycya, nie pokorna prośba i lizanie rąk, a [illegible] jedynie dzielne i otwarte wystąpienie potrafi dokazać swego.

„Kolejarza" już niema — jest tylko „Głos [illegible]". W miejsce organu p. Stopińskiego, który nie [illegible] utrzymać się przy życiu, „Galicyjskie [illegible] kolejarzy" założyło sobie nowe pismo. [illegible] ten „Głos kolejarza" przypomina bardzo p[illegible] czasy „Kolejarza", kiedy to znalazła się jeszcze [illegible] syć ostra krytyka dygnitarzy kolejowych i słusz[illegible] cena stosunków i t. d. Ale wobec nabytego ju[ż] [illegible] świadczenia ton i charakter nowego tego pisma [illegible] leży uważać poprostu za przemyślną spekul[acyę] [illegible] redakcya wie bardzo dobrze (jak wiedział o tem [illegible] Stopiński), że warstwy, dla których jej pismo jest przeznaczone, domagają się radykalizmu, — więc daje im trochę tego zakazanego owocu, aby rychło skręcić, spuścić z tonu i w ten sposób „złapać" ludzi. Czy się to uda, wątpimy bardzo. Urzędnicy kolejowi już chyba zmądrzeli, — a „Głos kolejarza" wydaje się już dzisiaj głosem przedśmiertnym...

Z kolei północnej cesarza Ferdynanda. Z warsztatów kolei północnej we Wiedniu donoszą o bardzo ciekawym a niezwykle pouczającym fakcie, świadczącym aż nader jaskrawo o życzliwości władz kolei północnej. Oto w warsztatach tych jest już od długich czasów zwyczaj, że w dzień wigilijny i sylwestrowy praca ciągnie się tylko do 1½ popołudniu z kwadransową przerwą na obiad. Dotąd nigdy nie odtrącano za te dni ani centa z należnej płacy, lecz wypłacono należytość za cały dzień pracy; w tym roku jednakże w kilku gałęziach warsztatów odtrącono przy wypłacie 20—40 ct. za dzień wigilijny. Zamiast więc spodziewanych dodatków drożyźnianych, które hofrat Jeiteles przyrzekł solennie dać wszystkim robotnikom, dostali warsztatowcy wiedeńscy mniejszą zapłatę. A więc nowy jakiś dodatek w postaci „abzugów"... I na tem polega u nas postęp w zakresie kolejnictwa!

W sprawie mundurów kolejowych. Pomocnicy, zatrudnieni przy wagach („waaggehilfen") i „werkmani" zostali niedawno obdarzeni pewną zmianą w umundurowaniu. Zamiast szarego paltota, używanego dotąd, otrzymali paltot czarny, sukienny. Zmiana ta jest bezsprzecznie dobra i przez samych interesowanych dawno była pożądana. Pocieszającym jest też objaw, że władze kolejowe zaczynają nareszcie myśleć o porządniejszym mundurze dla niższej służby kolejowej. Jakkolwiek bowiem jesteśmy wogóle przeciwni wszelkim mundurom, to przecież musimy domagać się, aby te ubiory służbowe, jeśli już są, wyglądały jakoś po ludzku. Dlatego też polecamy jeszcze specyalnej uwadze władz t. zw. „wagenwärterów" i wogóle cały personal nadzorowania wagonów („wagenaufsichtspersonal"), którego mundury pod każdym względem są okropne. Zarządy kolejowe zaskarbią sobie wdzięczność i samych wagenwartrów i całej publiczności, jeśli zechcą zająć się zmianą mundurów i dla tej kategoryi służby. Niechaj choćby na tem polu przeprowadza się jakieś „reformy"...

Ruch kolejarzy za granicą. Nasi koledzy innych narodowości nie ustają w pracy nad polepszeniem swego bytu i mogą być dla nas w rzeczywistości wzorem pod względem energii i wytrwałości. O angielskich kolejarzach i ich ruchu donosiliśmy już szczegółowo i zajmiemy się nimi jeszcze nieraz. W Szwajcaryi wzrasta ustawicznie i rozszerza się silny ruch, skierowany do upaństwowienia wszystkich linij kolejowych. Upaństwowienie kolei w państwie takiem, jak Szwajcarya, gdzie konstytucya i panowanie narodu nie jest tylko pięknie brzmiącym frazesem, stanowi bezsprzecznie postęp i może być rękojmią lepszej, niż w przedsiębiorstwach prywatnych, administracyi. Dlatego znowu niedawno w Lucernie wielkie zgromadzenie kolejarzy oświadczyło się za upaństwowieniem wszystkich kolei, co jest równoznaczne z uwolnieniem kolejarzy z pod wyzysku zachłannych kapitalistów prywatnych. Duńscy kolejarze nie dają się również wyprzedzać angielskim towarzyszom: przedłożyli już oni parlamentowi petycyę o polepszenie swego położenia, w której domagają się podwyższenia płacy, 8-godzinnej pracy, pensyi, urlopu bez odciągań z płacy. W razie niewypełnienia ich żądań, grożą nawet strejkiem. To też parlament zajmuje się już obecnie treścią petycyi i jest uzasadniona nadzieja, że będzie się starał uczynić zadość słusznym jej żądaniom. — Słowem, gdziekolwiek zwrócimy oczy, wszędzie ujrzymy kolejarzy, umiejących zająć należyte, oporne a nawet groźne stanowisko i widzimy też, że potrafią w ten sposób uzyskać to, do czego zmierzają. Tylko u nas duch męskości, duch energii i stanowczości nie potrafił jeszcze przeniknąć warstw kolejarzy; tylko my jeszcze wciąż stoimy zdala od tego ruchu, który ogarnia cały świat cywilizowany, tylko my dajemy się deptać i kopać bezkarnie. Jak długo to potrwa? Jak długo będziemy spali snem najgorszym, bo snem zupełnej martwoty? Ocknijmy się raz, a to, co czynią nasi bracia za granicą, niechaj będzie nam najlepszem świadectwem, że tylko z tym dzisiaj się liczą, kto sobie toruje drogę — choćby pięściami.

Jak jeżdżą „panowie." W New-York ukończono właśnie wspaniały pociąg luksusowy, który wkrótce jeździć będzie po linii New-York-Chicago. Warto przypatrzyć się, jak jest urządzonym ten pociąg, aby zobaczyć, jak to jeżdżą panowie. — Oto jest to właściwie wspaniały gmach, mogący zastąpić najzupełniej prywatne mieszkanie każdemu pasażerowi. Pociąg składa się z wagonu bufetowego, wagon do palenia i jadalni, jednego wagonu salonowego, trzech sypialnych i jednego podzielonego na przedziały wagonu, przeznaczonego umyślnie dla chcących się nacieszyć pięknemi okolicami. Oświetlenie pociągu jest elektryczne, a poszczególne wagony, s[ą] [ze] sobą połączone obszernemi korytarzami. Nadto po[ciąg] zawiera salon do golenia, bibliotekę, poczekalnię i t. p. Dla pasażerów nie życzących sobie zetknięcia z innymi są osobne sypialnie, salony i wszelkie wygody. Prawda, że wspaniale? Może ten opis zachęci i naszych panów do urządzenia sobie podobnych zbytków. — C. k. kolej państwowa zapewni im niewątpliwie wszelkie [illegible] wienia.

Odpowiedzi Redakcyi.

Swój—Podgórze. A[illegible] w następnym numerze.